

Als Junge und Matrose auf Hamburger Rahseglern: Erinnerungen eines Warnemünder Kap Hoorniers

Steusloff, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Steusloff, W. (1988). Als Junge und Matrose auf Hamburger Rahseglern: Erinnerungen eines Warnemünder Kap Hoorniers. *Deutsches Schiffsarchiv*, 11, 169-176. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54142-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

ALS JUNGE UND MATROSE AUF HAMBURGER RAHSEGLERN

Erinnerungen eines Warnemünder Kap Hoorniers

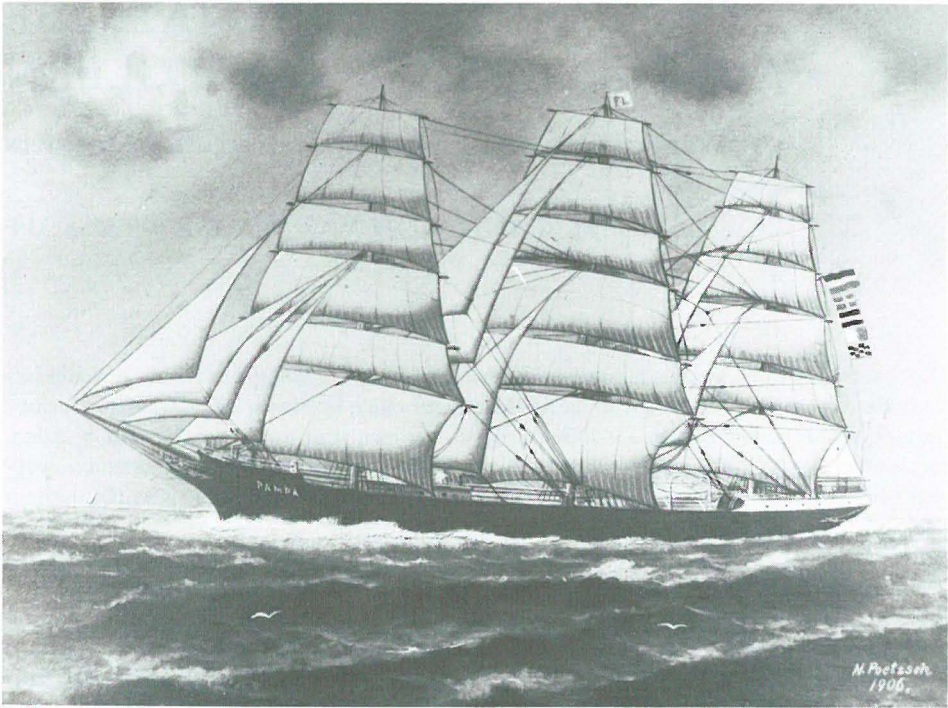
AUFGEZEICHNET VON WOLFGANG STEUSLOFF

Die handschriftlich aufgezeichneten Unterhaltungen wurden größtenteils auf niederdeutsch geführt und sind hier nur in Rücksicht auf einen breiteren Leserkreis mit geringfügigen Änderungen in das Hochdeutsche übertragen und zusammengestellt worden. Dementsprechend sollten auch manche Formulierungen und Ausdrücke verstanden werden, die eigentlich nur im Zusammenklang von niederdeutschem und seemännischem Wortschatz gebräuchlich sind.

Nahezu ein halbes Jahrhundert ist vergangen, seit die letzten in kommerzieller Fahrt eingesetzten Tiefwassersegler von den Weltmeeren verschwanden und damit das stolze Kapitel der Segelschiffahrt für immer beendeten. Von den Männern, die bei jedem Wetter an Deck, in Riggen und Räumen dieser Schiffe ihre seemännischen Arbeiten verrichteten, sind manche Erlebnisse und Erfahrungen in brieflicher, autobiographischer oder literarischer Form überliefert. Diese Belege gelten ebenso wie seltene Fotografien und wenige Meter Filmstreifen vom Bordleben als aufschlußreiche und wertvolle Dokumente jener Zeit. Doch darüber hinaus gibt es einen inzwischen sehr klein gewordenen Kreis von Fahrensleuten, die die eisernen und stählernen Rahsegler aus eigenem Erleben kennen, die auf ihnen gefahren sind und noch heute darüber berichten können. Einer von ihnen ist der 95jährige Lotse Paul Holtz, der älteste unter Segeln rund Kap Hoorn gefahrene Warnemünder. Seine persönlichen Erinnerungen an eine acht Jahrzehnte zurückliegende Segelschiffszeit sollten nicht in Vergessenheit geraten; sie sind zweifellos wert, aufgezeichnet und überliefert zu werden, und zwar in der sachlichen Sprache des Fahrensmannes.

Als Sohn des Kapitäns und Lotsen Heinrich Holtz wurde Paul Holtz am 11. Juli 1891 in Warnemünde geboren. Wie auch für seinen Vater und seine Großväter war es damals für ihn und viele andere Jungen selbstverständlich, nach der Schulzeit so bald wie möglich Seemann zu werden.

Zusammen mit vier anderen Warnemündern bin ich im Frühjahr 1906 wohl einen Monat früher konfirmiert worden, weil wir noch in diesem Jahr zur See gehen wollten. Mein Vater setzte sich schriftlich mit der Reederei Laeisz in Verbindung, weil die Jungen nicht über einen Heuerbaas vermittelt wurden, sondern direkt von den Reedereien eingestellt wurden. Mit der Antwort von Hamburg dauerte es etwas, und gerade an dem Tag, als von der Reederei Order kam, war ich schon als Junge auf dem Rostocker Dampfer HENRIETTE SCHLÜSSER, mit dem ich eine Schottlandreise machte. Von dem Schreiben sagte mir mein Vater gar nichts, doch er schrieb gleich einen Eilbrief nach Hamburg, meine Anmeldung doch bitte weiter zu behandeln, weil ich gerade auf Reise war. Von Methil im Firth of Forth holten wir Kohle für Rostock. Nach 18 Tagen war ich am 14. April 1906 wieder zurück. Da erzählte mir mein Vater dann von dem Brief. Die HENRIETTE SCHLÜSSER ging in eine

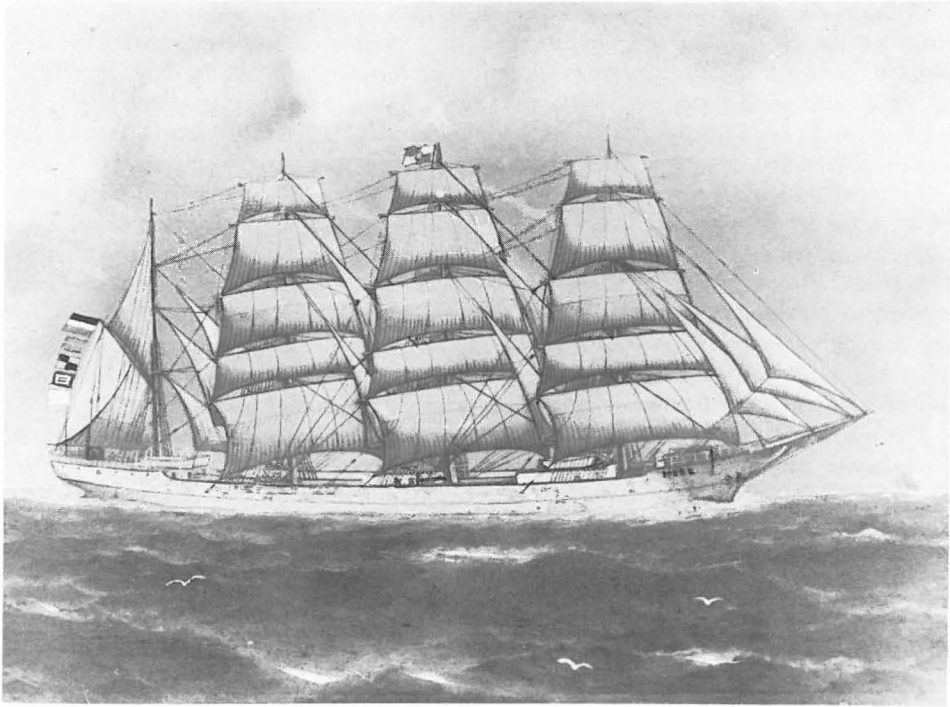


Vollschiff PAMPA, 1777 BRT; Reederei F. Laeisz, Hamburg; erbaut 1891 von der Neptun AG Rostock. (Repro Holger Strauß)

Werftzeit, und ich wartete und wartete. Erst sollte ich auf einem Viermaster fahren, aber ich hatte Glück, daß das nicht geklappt hatte, denn der hatte auf dieser Reise die Masten geschmissen und mußte Montevideo als Nothafen anlaufen. Leute sind da wohl auch noch verunglückt, wie mein Vater mir später erzählte.

Ich hatte weiter auf Nachricht gewartet, und im Juli 1906 kriegte ich das Vollschiff PAMPA von der Reederei Ferdinand Laeisz, das lag in Antwerpen. Mein Vater war ja hier in Warnemünde Lotse, er hatte gerade frei und ist mit mir dann mit der Bahn nach Antwerpen gefahren. Dort hatte er noch Freunde und Bekannte aus seiner Fahrzeit besucht. An Bord hatte ich gleich meinen Platz vorn im Logis gekriegt und mein Vater ging mit Kapitän Miethe nach hinten. Kapitän Robert Miethe hatte die PAMPA gerade neu bekommen, vorher hatte er die Bark PROMPT gehabt. 28 Jahre alt war er damals. Am 13. Juli musterte ich auf der PAMPA an. Außer mir war noch ein Junge an Bord, Klavier aus Stettin, der später auch in Warnemünde gewohnt hat. An Bord hatten wir auf dieser Reise mixed crew: ein Finne, ein Norweger, ein Franzose, zwei Schweden und ein Schotte, die anderen waren Deutsche. Kommandiert wurde englisch, unterhalten wurde sich auf deutsch und englisch, die Skandinavier redeten untereinander auch in ihren Sprachen. Dafür habe ich auch Interesse gehabt, und nachher konnte ich mich ganz gut mit den Dänen und Schweden verständigen. Auch später als Lotse konnte ich das gut gebrauchen. Auf der PAMPA war ich zuerst beim Koch als Kochsjunge und Kajütsjunge, in Valparaiso hatte ich dann mit dem anderen Jungen gewechselt. Als Heuer bekamen wir 6 Mark im Monat.

Nach vier oder fünf Tagen gingen wir von Antwerpen in See und hatten eine gute Reise, 66 Tage bis Valparaiso. Die PAMPA war ein guter Segler, aber schwer gerigg. Im Hafen



Viermastbark HEBE, 2469 BRT; Reederei Aktien Gesellschaft von 1896, Hamburg; erbaut 1889 bis 1891 von R. Williamson & Son, Workington. (Repro Holger Strauß)

mußten deswegen immer die Royals an Deck und die Stengen runtergefiert werden. Kurz vor Valparaiso kamen wir unter Land, da waren alle Feuer aus, wir konnten gerade noch über Stag gehen¹ und am nächsten Morgen auf dem anderen Bug wieder rankommen. Kurz vorher war da ein großes Erdbeben gewesen, und in der Stadt brannte noch alles. Man konnte sogar noch einige Erschütterungen merken. Wir sind da gleich rangekommen und gingen auf Reede längsseits von einem englischen Vollschiß. Das war leer und Besatz war auch nicht an Bord. Dorthinein löschten wir selber unsere Stückgutladung, damit wir Valparaiso gleich wieder verlassen konnten. An Land kamen wir nicht, aber Kapitän Miethe hatte da ja täglich zu tun und als Gigsgast² bin ich mit rübergefahren. Da lagen noch viele Tote herum, alles war in Trümmern, und überall brannte es noch. In der Nähe von dem Platz, wo wir mit unserer Gig lagen, wurde gerade eine tote Frau aus den Trümmern geborgen.

Als wir dann unsere Ladung gelöscht hatten, ging es nach Iquique und Junin zum Salpeterladen. In Valparaiso und den chilenischen Salpeterhäfen lag man ja immer auf Reede vor Bug- und Heckanker, nur die beiden großen Schiffe, die PREUSSEN und die POTOSI von der Reederei Laeisz, hatten in Valparaiso ihre Pier. Für die Laeisz-Schiffe ging die Abfertigung in Chile immer sehr schnell. Die Salpetersäcke wurden in Lanchen³ längsseits gebracht. Von der Besatzung wurden die Winden bedient und im Laderaum verteilte ein einziger Chilene die ganzen Säcke. Wenn das Schiff dann seine Ladung hatte, wurde abends das Salpeterkreuz⁴ am Fockstag aufgeheißt und gecheert – drei Hurras für die anderen Schiffe. Die von den anderen Schiffen cheerten dann zurück, man lag in den Salpeterhäfen ja meist mit drei oder vier Schiffen zusammen. Auch wenn man von Hamburg ausliefe, wurde an den Landungsbrücken für Hamburg gecheert.

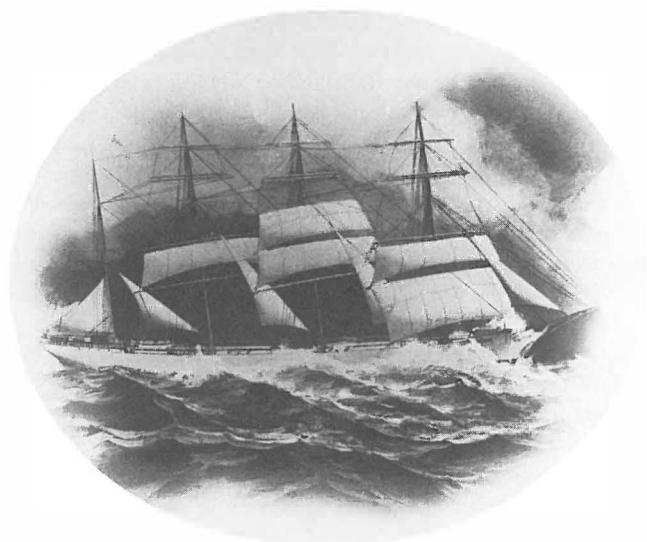
In der Bucht von Valparaiso als Löschhafen lagen immer eine Masse Segelschiffe vor Anker. Beim Absegeln kamen meist befreundete Kapitäne von anderen Schiffen in ihren Booten rüber, die sich dann achtern an Deck oder im Kartenhaus noch unterhielten und verabschiedeten und noch ein Stück mit hinausfuhren. Von den beiden Gigs Gästen blieb einer im Boot, und der andere mußte an Deck mithelfen. Als Gast kriegten wir da immer eine Buddel Exportbier. Zurück wurde mit den Gigs dann ein race gemacht.

In einem dieser Salpeterhäfen lagen wir auch Weihnachten 1906. Zu Weihnachten wurde meistens ein Schwein geschlachtet. Das machte der Koch, und wir halfen ihm dabei. Zwei Schweine waren ja immer an Bord, damit wir auf See außer Salzfleisch auch mal etwas Frischfleisch bekamen. Für das Logis hatten wir uns einen Tannenbaum gebaut und grün angemalt. Der stand dort auf der Back. Auf einer späteren Reise, 1907 oder 1909, mußten wir den Tannenbaum wegen Seegang auch mal im Scheinlight über der Back aufhängen. Vom Alter gab's zu Weihnachten für jeden eine Flasche Exportbier und einige Kleinigkeiten aus der Schlappkiste – Zigarren, englische Zigaretten oder etwas Tabak.

Die in Iquique und Juningenommene Salpeterladung war for order, und nach einer guten Reise kamen wir nach Hamburg. Da war gerade Streik und wir mußten die Ladung selber löschen. Solange blieb die Besatzung an Bord. In Hamburg bekamen wir auch unsere Stückgutladung, wieder für Valparaiso. Zwischendurch war ich acht Tage zu Hause. Diese Reise hatten wir deutsche Besatzung, nur der Franzose war an Bord geblieben. Ich fuhr nun als Leichtmatrose, und die Monatsgage war 15 Mark. Später als Matrose auf der HEBE kriegte ich 50 Mark, auf anderen Schiffen gab's 60 Mark. Wir hatten wieder eine gute Reise. Als wir über die Linie kamen, wurde da für uns Jungens eine Taufe gemacht, aber das war bloß Ulk. Auf der ersten Reise wurde gar nichts gemacht, da waren ja alles Ausländer an Bord. Wenn wir später mal Passagiere hatten, wurden die auch getauft, gutes Wetter war ja meistens. Auf der ALSTERBERG taufte wir auch einen Matrosen, der hatte vorher nur auf Dampfern von Hamburg aus gefahren und war noch nicht über die Linie gekommen. Da wurde man denn mit Teer eingeschmiert und in eine Wasserbalje gesteckt, und hinterher mußte man sehen, wie man den Kram wieder abkriegte. Als wir in Valparaiso ankamen, war da noch immer alles kaputt. Wir löschten unser Stückgut und versagelten nach Taltal, wo wir Salpeter für Hamburg luden. Als wir zurückkamen, musterte ich am 29. Februar 1908 von der PAMPA ab und war den März über zu Hause. Vier oder fünf andere Warnemünder, die sonst auf Segelschiffen fuhren, waren auch da. Doch was sollte ich länger in Warnemünde rumliegen.

Im April bin ich dann wieder nach Hamburg gefahren. Unterkunft hatte ich dort immer beim Schlafbaas Hermann Lange, der hatte ein Restaurant und Schlafstellen. Ich war für die PAMIR eingeplant, aber die hatte sich auf Heimreise verspätet und war noch nicht da. Nach 8 Tagen dacht' ich denn, hier willst man nicht länger warten. Über einen Heuerbaas kam ich dann zu den »96ern«⁵ und kriegte als Matrose 'ne Chance auf der Viermastbark HEBE, wo ich am 18. April 1908 anmusterte. Von Hamburg segelten wir rüber nach Port Talbot (Bristolkanal) zum Kohleladen und von da nach Tocopilla (Chile). Auf der HEBE war ich Kreuztoppgast.⁶ Eine Reise vorher hatte sie in schwerem Wetter ihren Vormast geschmissen, das war aber alles wieder repariert. Diese Reise brach das Scheibgatt von der Vormarsshot und wir mußten sehen, daß wir Vormars und Fock bergen konnten und provisorisch einen Block an der Rahnock anbringen konnten. Die HEBE war auch ein sehr guter Segler, nahm aber bei schwerem Wetter immer viel Wasser.

Geführt wurde die HEBE von Kapitän Permien aus Wustrow. Der ließ die Segel immer ziemlich lange stehen, aber wenn Segel weggenommen oder gerefft werden mußten, war er immer mit dabei und faßte mit an. Dann trug er nie Seestiefel, sondern stand barfuß oder in Pantoffeln manchmal bis zum Bauch mit im Wasser. Er meinte, weil man ja sowieso naß wird, kann man die Stiefel ja besser hinterher anziehen. Wenn wir fertig waren, mußten



Viermastbark ALSTERBERG,
3238 BRT; Reederei AG
»Alster«, Hamburg; erbaut
1902 in Dumbarton.
(Repro Holger Strauß)

beide Wachen nach achtern zum »Besanschot an«, da gab's denn immer einen großen schönen Schnaps zur Stärkung, weil man sich abgetobt hatte. Den schenkte der Kapitän meistens selber ein. Schlechtwetter hatte man ja öfter, aber auf meinen Reisen ist keiner über Bord gegangen oder von oben gekommen. Ein paarmal war's beinahe so weit. Auf der HEBE mußten wir mal einen Klüver festmachen, Binnenklüver und Stagfock waren gesetzt, und da setzte er so hart rein, daß ich mit weggerissen und durch das Geländer von der Back gespült wurde. Ich dacht' schon, ich bin außerbords, aber ich fiel an Deck und wurde in die Fockschot gespült und lag da festgeklemt unter Wasser. Ein Matrose, der in Lee vom Logis stand, hatte das gesehen und holte mich raus. Dann brachten sie mich in's Logis, daß ich wieder zu mir kam, denn ich hatte ja schon Wasser geschluckt. Später auf der ALSTERBERG hab ich mal einem Matrosen geholfen, daß er nicht von oben kam. Wir waren beim Segelschiften, und auf jeder Seite von der Rah war ein Matrose. Die Segel wurden von der Nock nach innen abgeschnitten und dann nach unten gefiert, um andere Segel unterzubringen. Beim Loschmeißen hatte ihm das Unterbramsegel die Füße aus den Pferden geschlagen und er hing mit dem Kopf nach unten nur noch mit den Knien im Pferd. Da bin ich denn rüber nach der anderen Seite und hab ihm erst mal einen Zeising umgebunden, damit er nicht rausfiel. Dann hab ich das Segel abgeschnitten, daß es runterkam und nicht weiterschlug. Über eine Talje wurde das Segel dann an einer Leine runtergefiert, und als die Leine wieder oben war, hab ich ihm einen Pahlstek umgelegt, daß er mit dem Kopf wieder hochkam, und ihn an der Leine runtergelassen.

Mit der HEBE kamen wir nach 88 Tagen in Tocopilla an, löschten dort unsere Kohlen und bekamen auch gleich unsere Salpeterladung für Hamburg. Auf der Rückreise brauchten wir bis zum Englischen Kanal nur 71 Tage, kurz vor Weihnachten 1908 waren wir wieder zurück. Auf der HEBE bin ich bloß 8 Monate gewesen, am 23. Dezember 1908 musterte ich ab.

Ende Februar fuhr ich wieder nach Hamburg und kriegte über einen Heuerbaas 'ne Chance auf der Viermastbark ALSTERBERG von der Hamburger Alster-Reederei. Das Schiff lag in London und war damals die drittgrößte Hamburger Viermastbark. Nach London fuhren wir mit einem Touren dampfer, da war wohl bald die halbe crew an Bord. Die ALSTERBERG wurde von London zum Kohleladen nach Port Talbot geschleppt, die Ladung

war für Mollendo in Peru. Eine Reise vorher (San Francisco – London) waren 12 Schiffsjungen zur Ausbildung an Bord, 6 davon waren auch diese Reise wieder mit. Die hatten achtern ein extra Logis. Auf der Reise vorher hatten sie in Frisco einen großen Hai gefangen, das Rückgrat war so 6 cm stark, und in das aufgeklappte Gebiß hatte sich so'n Bengel von 15 Jahren zum Fotografieren reingesetzt, so groß war das. Dieser Hai war in Frisco schon bekannt gewesen. Haie haben wir öfter mal geangelt, wenn flaue Brise war oder wenn wir in den Mallungen lagen. Mit Harpunen hatten wir das auch versucht, aber die rissen eigenartigerweise immer ab. Die Angel mit Salzfleisch wurde vorn oder achtern ausgebracht, und wir lagen im Klüvernetz. Wenn dann ein Hai da war, ging das los. Sobald wir ihn hatten, versuchten wir, eine Schlinge rüberzuschmeißen, und dann wurde er mit einer Talje an Deck gehievt. Die Haie tobten ja immer wer weiß wie, aber wenn sie eine Schlinge rüber hatten, ging das ja nicht mehr. Das erste, was mit dem Beil abgeschlagen wurde, war die Schwanzflosse, denn sonst schlug der Hai ja mächtig an Deck. Die Schwanzflosse wurde an den Klüverbaum genagelt. Das hatten viele Segler, auch die drei, auf denen ich war. Jungen und Leichtmatrosen waren ja immer dabei, die das Rückgrat und das Gebiß als Andenken haben wollten. Das wurde dann an einem Zeising außenbords gehängt und von der See sauber gemacht. Die Wirbel wurden durchbohrt und auf einen Stahlstab aufgezogen. So habe ich mir in der Hamburger Admiralitätsstraße mal einen Spazierstock machen lassen. Für die Schule in Warnemünde hatte ich auch ein Haigebiß und Wirbel mitgebracht.

Auf der ALSTERBERG gingen wir deutsche Wache, auf den anderen beiden Schiffen wurde englische Wache gegangen.⁷ Bei Kap Hoorn kamen wir sehr weit süd, bis wir über Stag gehen konnten. Als die Kohle in Mollendo gelöscht war, ging es in Ballast rüber nach Sydney. Unterwegs haben wir die Laderäume gereinigt, erst den Unterraum und dann das Zwischendeck entrostet und dann schön angestrichen. Das sah dann aus, als wenn das Schiff gerade aus der Werft gekommen war. In Sydney lagen wir erst in der Sydney-Bay auf Reede. Dort wurden dann auch die Ballasttanks für die Weizenladung gesäubert und zementiert. Die ALSTERBERG hatte 4 große Ballasttanks, die hoch bis zum Zwischendeck gingen.

Von den auf Reede liegenden Schiffen konnte man mit einem Motorboot an Land fahren. Einige von uns waren auch so an Land gewesen und hatten wohl da auch was getrunken. Als das Boot wieder abfuhr, ist einer von den Matrosen nicht mitgekommen. Den hat nachher ein Bumbootsmann⁸ rübergebracht, das war ein Deutscher. Als die dann achtern längsseits kamen, haute das Boot unter die Gangway und kapzeist.⁹ Er kam noch hoch, aber der Matrose war irgendwie eingeklemmt und lag unter dem Boot. Wir setzten schnell unsere Gig aus, die schon in den Davits hing. In der Bucht sind ja sehr viele Haie, und damit die nicht rankamen, schlugen wir immer auf das Wasser. Wir kriegten ihn auch soweit an Bord, und er wurde nach Sydney in's Krankenhaus gebracht. Ein paar Tage später kamen wir an die Pier und kriegten unsere Weizenladung. Er kam dann aus dem Krankenhaus wieder zu uns an Bord. In Sydney wurde auch ein Bild von der ALSTERBERG unter vollen Segeln gemalt, vorher auch schon mal in Frisco unter Sturmsegeln. Diese Bilder wurden in Sydney abfotografiert, und die Fotos konnten wir uns kaufen. Das waren geschickte Menschen, die die Schiffe malten. Man lag da ja immer länger in den Häfen, und die kamen dann an Bord und fragten, ob sie fotografieren durften, ob man Interesse an einem Bild hätte und wieviel Fotos die Besatzung von dem Bild haben wollte. Die Fotos brauchten sie als Vorlage zum Malen. Sie hatten auch kleine Bilder als Muster mit, daß wir wußten, wie die aussehen. Das Bild hatte sich dann einer von den Jungen gekauft, das waren ja alles Geldjungen auf der ALSTERBERG. Einige sind wohl von ihren Eltern zur See geschickt worden, weil sie zu Hause was ausgefressen hatten.

In Sydney habe ich noch einige Warnemünder von anderen Schiffen getroffen. Um das Hoorn kamen wir gut zurück. Die Weizenladung war für Falmouth for order. An einem



Die Besatzung der Hamburger Viermastbark ALSTERBERG, aufgenommen 1910 in Sydney; Paul Holtz in zweiter Reihe von vorn, dritter von rechts. (Repro Holger Strauß)

Morgen trieben wir dann etwas nördlich vom Äquator ganz still in den Mallungen, dicht bei uns lagen noch 12 oder 14 andere Schiffe. Auf der ALSTERBERG war ich Vortoppgast und für die Wartung des Vortopps verantwortlich. Wenn ich morgens hochging, mußte ich immer runtermelden, wieviele Schiffe zu sehen sind. Das wurden mit jedem Tag mehr. Die FRIEDA MAHN aus Rostock und zwei andere Hamburger Segler lagen auch da, einer davon war schon 168 Tage von Frisco unterwegs. Die Schiffe lagen alle dicht beieinander, eine viertel oder halbe Meile entfernt. Die FRIEDA MAHN kam auch von Sydney und lag mit uns am weitesten an Steuerbord. Da hatten wir Glück, kriegten ein bisschen Brise und kamen raus. Nach einer schnellen Reise von 110 Tagen kamen wir im Juli 1910 nach Falmouth und gingen von dort nach Cardiff, wo der Weizen gelöscht wurde.

Nach den 16 Monaten auf der ALSTERBERG hatte ich die für die Schule erforderliche Fahrzeit auf Segelschiffen zusammen und musterte in Cardiff ab. Als wir abbezahlt waren, fuhren wir mit der Bahn nach London und kriegten auch gleich einen Dampfer zurück nach Hamburg. Bis die Schule anfang, war noch Zeit, und ich machte auf dem Dampfer SANTA CATHARINA von der Hamburg-Süd noch eine Reise nach der südamerikanischen Ostküste. Danach ging ich für 9 Monate in Lübeck auf Schule und machte dort 1911 mein Steuermannsexamen.

Soweit die Erinnerungen des 95jährigen Warnemünder Lotsen Paul Holtz an seine Fahrzeit auf Segelschiffen von 1906 bis 1910. Nachzubemerken bleibt, daß Paul Holtz, wie damals für Patentinhaber üblich, als einjähriger Freiwilliger 1911/12 bei der Kaiserlichen Marine diente und anschließend auf dem Hamburger Dampfer NEUENSTEIN (nach dem Verkauf in KERKYRA umbenannt) bis zum August 1913 in der Levante- und Schwarzmeerfahrt war. Nach einjährigem Krankenhausaufenthalt infolge einer Rettungstat in einem



Der Warnemünder Lotse Paul Holtz im Alter von 93 Jahren beim morgendlichen Spaziergang am »Alten Strom«. (Foto Wolfgang Steusloff)

türkischen Schwarzmeerhafen, die man mit der türkischen Rettungsmedaille in Silber honorierte, wurde Paul Holtz bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges vom aktiven Kriegsdienst zurückgestellt und als Zweiter Offizier für das Hilfslazarettsschiff *IMPERATOR* gemustert (Dezember 1914 – Februar 1917). Anschließend fuhr er aushilfsweise zwischen Warnemünde und Gedser auf den Fährschiffen *MECKLENBURG* und *FRIEDRICH FRANZ IV.* und danach auf verschiedenen Dampfern als Zweiter und Erster Offizier. 1919 erwarb Paul Holtz in Wustrow das Kapitänspatent, und 1925 wurde er auf seine Bewerbung hin als Lotse einberufen. Nach etwa zehnjähriger Dienstzeit auf der Lotsenstation Timmendorf/Insel Poel wurde Paul Holtz nach seinem Heimatort Warnemünde versetzt, wo er bis zu seiner Pensionierung 1958 als Lotse tätig war.

Unerfüllt sollte der Wunsch bleiben, meinem alten Bekannten Paul Holtz den Druck seiner Erinnerungen an die große Zeit der Segelschiffahrt in die Hand geben zu können. Nachdem Kpt. Paul Holtz seine Tochter und nur wenig später seine Ehefrau verloren hatte, ging er noch im selben Jahr, am 27. Dezember 1987, im Alter von 96 Jahren auf seine letzte große Reise.

Wörterklärungen:

- 1 *über Stag gehen* – wenden oder halsen
- 2 *Gigsgast* – zur Besatzung der Gig (Kapitänsboot) eingeteilter Schiffsjunge oder Matrose
- 3 *Lanthen* – hier geruderte offene Fahrzeuge, mit denen die Ladung zwischen Land und auf Reede liegenden Schiffen transportiert wurde
- 4 *Salpeterkreuz* – in Anlehnung an das Kreuz des Südens angefertigtes hölzernes Kreuz, an dessen Enden Laternen hingen. Nach seemännischem Westküstenbrauch signalisierte dieses Kreuz das Ende der Salpeterbeladung und die bevorstehende Heimreise
- 5 *»96er«* – Reederei Aktien-Gesellschaft von 1896, Hamburg
- 6 *Kreuztoppgast* – für die Wartung des Kreuztopps verantwortlicher Matrose
- 7 *deutsche/englische Wache* – Damit die beiden Wachmannschaften, die umschichtig »Wache um Wache« gingen, nicht immer dieselben Wachzeiten bekamen, schuf man eine ungleiche Anzahl von Wachen im Etmaal. Nach dem holländischen Modell, das auch in Deutschland üblich war, wurden die beiden Wachen von 12–16 und von 16–20 Uhr zu einer achtsündigen Wache zusammengelegt. Im englischen Modell wurde die Wache von 16–20 Uhr in zwei zweistündige Wachen aufgeteilt.
- 8 *Bumbootsmann* – Händler, der von seinem Boot aus (Bumboot) auf Reede liegenden Schiffsbesatzungen Waren anbietet
- 9 *kapzeisen* – (engl. to capsize) umschlagen, kentern